

STATENS JÄRNVÄGARS PUBLIKATIONER



SÄKERHETSTJÄNSTEN

ÅR

1953

Innehållsförteckning.

	Sid
A. Undantag från säo (sär) av mera allmänt intresse	3
B. Tabeller och diagram	8
1 Samtliga olyckshändelser vid tåg- och växlingsrörelser, vagn- uttagningar samt småfordonsfärder	8
2 Sammanstötningar vid tågrörelse	9
a) antal	9
b) orsaker	10
3 Urspåringar vid tågrörelse och orsaker därtill	12
4 Olyckshändelser vid färd med småfordon samt orsaker ..	14
5 Olyckshändelser vid vägkorsningar	15
a) antal år 1953	15
b) kollisionerna fördelade på olika slags skyddsanordningar och olika vägfordon	16
c) orsaker	16
d) antal åren 1941—1953	17
6 Dödade och skadade personer i samband med rälsgående fordon i rörelse	18
7 Olyckshändelser genom inverkan av elektrisk ström	21
8 Olycksfall i arbete (mer än 3 dagar varaktighet)	22
9 Utgifter till följd av olyckshändelser i tåg- och växlingstjänst	23
10 Investering för säkerhetsanläggningar	23
11 Olyckshändelserna fördelade på olika bandelar	24
C. Redogörelse för olycksfall i arbete med dödlig utgång	29

A. Undantag från säo (sär) av mera allmänt intresse.

Säo § 10: 5

Lystringsmärken på malmbanan

Triangelformiga lystringsmärken få på malmbanan målas med gul färg.

Säo § 14: 5 a och 9

Signalerna »tåg kommer» och »beredd»

Om körsignal vid tågs ankomst ej visas med infartssignal vid Nässjö och Krylbo, skola signalerna »tåg kommer» och »beredd» ej givas. I stället skall lokf från signaltelefon ringa upp tkl.

Säo § 15

Tåg utan slutsignaler

Persontåg (tomtåg) och tjänstetåg för SJ personal få på bansträckan Stockholm C—Hagalund Ö—Stockholm C framföras utan slutsignaler, under förutsättning att den automatiska linjeblockeringen är i bruk.

Säo § 32

Lokf tillsyningsman vid vut med vagnar

Vid vut mellan Björbo respektive Nyhammar och Kybäcksheden får lokf under gången till och från Kybäcksheden även vara tillsyningsman, ehuru vagnar medföras. Följande särskilda föreskrifter skola härvid gälla:

bromsprov och kontroll av att bromsvikten är tillräcklig skall före utförandet ske genom tkl försorg,

vagnarna skola dragas av loket, så att särskild signalgivare ej erfordras,

särskild tillsyningsman skall finnas vid Kybäcksheden vid vut ankomst.

Hans namn skall angivas på S1. Tkl i Björbo respektive Nyhammar skall förvissa sig om att tillsyningsmannen finnes tillstädes i Kybäcksheden, innan bdisp påbörjas.

Vid ankomsten till Kybäcksheden skall lokf mot kvitto överlämna S1 till tillsyningsmannen. Denne skall giva signaler vid erforderlig växling samt ansvara för att vut är försedd med tillräcklig bromsvikt och att bromsprov utföres före återgången till Björbo respektive Nyhammar.

Hinderanmälan för denna vut får på vissa villkor (se undantag från § 93: 2) återkallas, innan K16-nyckeln återlämnats. De särskilda åligganden, som härvid åvila tillsyningsmannen, skola vid tillämpning av det medgivna undantaget från § 32 åläggas den, som tjänstgör såsom tillsyningsman under uppehållet vid Kybäcksheden.

Säo § 43: 3

Vagnar med för högt axeltryck

I brådskande fall och då fråga är om enstaka 2-axlig vagn får vederbörande biö bedöma på vilka villkor vagn kan framföras över viss bandel, ehuru axeltrycket överskrider det enligt str 141 j högsta tillåtna.

I övriga fall och då det är tveksamt, om ett medgivande bör lämnas, skall styrelsens tillstånd inhämtas.

Säo § 50: 2

Spårändring

Vid Krylbo får tåg intagas på ändrat tågspår utan att »tåg kommer» och »beredd» dessförinnan givits, under förutsättning att spårledningarna fungera samt att order om spårändringen ej kan givas tps på en föregående station. Föraren skall nedbringa tågets hastighet till högst 30 km, så snart spårändringen uppmärksammas och vara beredd att stanna tåget, om stoppsignal gives eller hinder iakttages.

Detta undantag gäller ej, om spårändringen avser ändring från oavkortad till avkortad tågväg.

Säo § 52: 2

Tågs intagande

Vid Krylbo får tåg 9302, när det intages enligt säo § 73: 3 och körsignal ej kan visas med infartssignalen, intagas genom körsignal endast från dvärgsignal. Undantaget intaget i tidtabellen för tåget.

Säo § 55

Förenklad tågvägsinspektion

Under den tid förreglingen vid Gåvetorp var bruten i samband med bangårdsombyggnad fick nedanstående förenklade förfaringssätt tillämpas, varigenom bemanningen viss tid av dygnet kunde inskränkas till en man, som samtidigt tjänstgjorde som tkl och tågvägsinspektör.

Samtliga växlar i huvudtågvägen låstes för gång enbart till denna och skyddande spårspärrar låstes i uppfällt läge. Till varje lås fick finnas endast en nyckel, som under den tid stationen var enbemannad skulle innehas av tkl.

Tågvägsinspektion av tkl utfördes enligt de närmare bestämmelser, som ti ägde utfärda, men skulle ske i *minst* följande utsträckning:

då stationen övergick till att bli enmansstation och växlar således skulle låsas i normalläge;

om tklbyte skedde under den tidsperiod stationen icke hade särskild tågvägsinspektör, skulle den tillträdande tkl utföra tågvägsinspektion för det första tåget, som framgick. Denna inspektion skulle därvid avse såväl med- som motväxlar.

Säo § 55: 6

Småstensinspektion

Ti får — om detta är fördelaktigt ur personalhushållningssynpunkt — bevilja undantag från säo § 55: 6 och medgiva, att den föreskrivna första småstensinspektionen får förläggas till tidpunkt kort efter expedieringen av det första tåget.

Säo § 59: 6, sär § 59: 2 A

Tåg på endast del av tåganmälningssträcka

Ti äger besluta, att tåg får framföras på endast del av en tåganmälningssträcka (stationssträcka). Samtidigt härmed skall meddelas hur tåganmälan skall utväxlas. Detta skall ske enligt följande exempel för tåg 02—01 på sträckan A—X—A (X = plats på linjen mellan A och B): B anmäler till A »Klart 02—01 till B». När 02 avgått från A, anmäler A till B »02—01 ut». När 01 återkommit till A, anmäler A till B »02—01 in i A».

På linje, där säo § 100 eller sär tillämpas, skall det tåg, som utgår på delsträckan, delgivas klartanmälan, (bl S12) enligt följande: »Klart 02 endast till X, som är slutstation».

För återgången utväxlas klartanmälan på samma sätt som vid gång från gränsplats.

Sär § 60: 2

Sammansättning av rälsbusståg

Rälsbusståg på förutvarande 36 ts får sammansättas sålunda: Yo3p + Xo4p + Cop + Cop. En förutsättning härför är dock, att med rälsbussens förarventil erhålles dels direktbroms på bussen, dels automatbroms i tåget.

Säo § 88: 4

Bevaknings återupptagande

På försök får följande tillvägagångssätt t v tillämpas vid klarering av tågen 9911 och 69 vid Hädinge.

Klartanmälan för 9911 till Hädinge utväxlas mellan Hillerstorp och Värnamo.

Som tkl för nämnda tåg vid Hädinge får tjänstgöra en tjänsteman från Hillerstorp. Denne medföljer 9911 till Hädinge, upptager bevakningen enligt säo § 96 och anmäler »9911 in i Hädinge» till Hillerstorp och Värnamo. Härefter får »klart 69 till Hädinge» lämnas.

Som tkl i Hädinge får endast användas personal, som noggrant instruerats i ovannämnda förfaringssätt, varvid särskilt skall framhållas vikten av att infartssignalen vid Hädinge återställs till stopp, innan någon annan åtgärd vidtages.

Expedieringen av tågen 2794 och 8512 vid Råktjärv får t v ske på följande sätt:

Råktjärv får vara obebakad för tåg 2794. En tkl från Morjärv medföljer detta tåg till Råktjärv, upptager bevakningen enligt säo § 96 och anmäler till Morjärv »2794 in i Råktjärv» och »klart 8512 till Råktjärv». Anmälan »2794 in i Vitvattnet» skall lämnas till Råktjärv i stället för till Morjärv.

Säo § 93: 2

Återkallande av hinderanmälan, innan K16-nyckel återlämnats

Ti får medgiva, att hinderanmälan återkallas innan K16-nyckel, som utlämnats för vut, återlämnats till endera av gränsstationerna. Följande bestämmelser skola härvid gälla:

Samtliga fordon i vut skola vara införda innanför skyddsväxel eller spårspärr på sidospår. Sedan allt gjorts klart för tågs framförande förbi plat-

sen, skall tillsyningsmannen anmäla detta till en av gränsstationerna. Denna anmälan skall kompletteras med förklaringen »Jag har K16.» Hinderanmälan får därefter återkallas. Tillsyningsmannen är ansvarig för att K16-nyckeln ej användes, utan att ny bdisp anordnats och medgivande från en av gränsstationerna erhållits.

Efter användningen skall K16-nyckeln snarast återlämnas till den station, som utlämnat densamma.

Undantag enligt förestående får dock icke lämnas, då antingen växeln till sidospåret är oförreglad, eller då växeln förreglas genom utfartssignaler på angränsande stationer och återlämnandet av K16 är ett villkor för att körsignal skall kunna visas med utfartssignalerna.

Säo § 94: 3, sär § 44: 7

Upphörande av tkl tjänstgöring, när station lämnas obevakad

Följande tillvägagångssätt får tillämpas t v under tdt 153—154 vid expediering av tågen 705 och 710, vilka tidtabellsenligt mötas i Varnumskulle.

Åtgärder för fri genomfart få vidtagas, innan tåg 710 avsänts. Sedan tkl anmält »då 705 inkommit Hökerum resp då 710 inkommit Rångedala, fri genomfart i Varnumskulle», får tjänstgöringen upphöra, utan att »tåg in» för något av tågen behöver avvaktas. »705 in» och »710 in» utväxlas i stället mellan Hökerum och Rångedala.

Tkl skall i vanlig ordning expediera tåg 710 och får medfölja detta från Varnumskulle.

I tdt för tågen 705 och 710 skall intagas en anmärkning om att backning enligt säo § 83: 2 ej får företagas förbi infartssignalen vid Varnumskulle utan tillstånd av tkl i Rångedala resp Hökerum.

Ti ha bemyndigats besluta, att tkl i samband med O-ut-anmälan får anmäla »Då O inkommit N, fri genomfart i NN (på båda huvudspåren, uppspåret, nedspåret)» och att tkl tjänstgöring därefter får upphöra utan att »O in i N» avvaktas. »O in i N» skall avlåtas till närmast bakomliggande bevakade station, och först därefter får klartanmälan för nästa tåg utväxlas.

Säo § 99: 1

Framförande av vissa lokalgodståg utan särskild tbfh

Lokalgodståg, som drages av enbemannat ellok, får framföras kortare sträcka (högst 10 km) utan särskild tbfh, även om tågets axelantal överstiger 14. Största tågvikten beräknas härvid av den starkaste stigning, i vilken tåget kan behöva startas ($= h \text{ ‰}$), och lokets adhesionsvikt ($= A$ ton) enligt följande formel: tillåten tågvikt $= \frac{400 A}{h + 30}$. Den sålunda uträknade tågvikten för olika aktuella lok skall ges lämplig avrundning och intagas i sektionsorder.

Efter prövning i varje särskilt fall kan styrelsen lämna enahanda medgivanden även för sträckor mellan 10 och 20 km längd.

Säo § 100: 5

Möte på ständigt obevakad driftplats

Vid mötet mellan tågen 2625 y och 8442 i Vemdalen får tbfh på sistnämnda tåg klargöra infarten till sidospåret för det egna tåget, även om detta skulle vara så försenat, att det ankommer till Vemdalen efter tåg 2625 y. I sådant fall får dock tåg 8442 icke ingå på platsen, förrän föraren givit »tåg kommer» och »beredd» samt tbfh erhållit »klart» från tbfh på tåg 2625 y.

Säo § 100: 10

Inskränkning i tbfh skyldighet att medföra K16-nyckel

Följande undantag får tillämpas på bandelen Umeå—Holmsund.

Tbfh på varje tåg, i vars tdt så bestämts, skall medföra K16-nyckel. Tbfh skall utkvittera och mot kvitto återlämna K16 hos tkl vid utgångsstationen, om ti ej bestämt annat. K16 skall för kontroll uppvisas för tkl, som tjänstgör för tåget; tkl får ej anmäla »O in i N» och ej heller avsända tåg, för vilket då-klart erhållits, förrän K16 uppvisats. Hinderanmälan skall ej utväxlas, när K16 enligt dessa bestämmelser utlämnats till tbfh.

Tkl får tillfälligtvis utlämna K16 även till tbfh, som enligt tdt icke skall medföra sådan. Hinderanmälan skall därvid omedelbart utväxlas.

I tdt förekommande anmärkning »K16 skall medföras» skall angivas i tågordning. En K16 skall finnas i reserv och under plombering i Holmsund.

Säo § 101: 4

Sammansättning av rälsbusståg

Rälsbussläpvagn, litt UF6, får framföras i rälsbusståg klass A, ehuru märkning med A saknas. Tågets sth skall härvid vara 70 km.

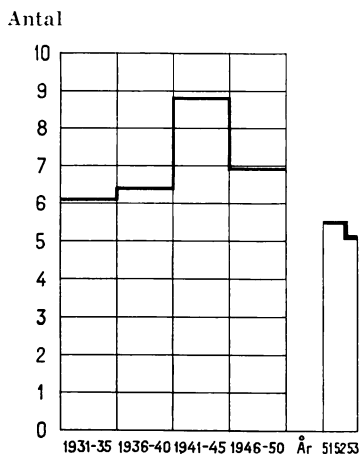
B. Tabeller och diagram.

Tab 1. Samtliga olyckshändelser vid tåg- och växlingsrörelser, vagnuttagningar samt småfordonsfärder.

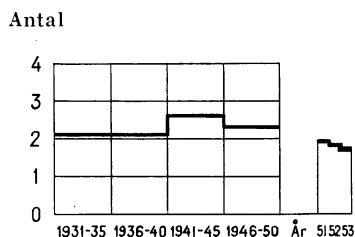
	Årligen			
	1953	1952	1951	1946—50
A. Vid tågrörelse				
1. Sammanstötning (tab 2 a, 2 b)	20	31	27	32,6
2. Urspåring (tab 3)	91	81	101	107,8
3. Kollision med småfordon (tab 4)	26	24	40	24,0
4. Kollision vid vägkorsning (tab 5 a-d) ..	135	178	165	154,0
5. Eld i tåg (skador öv 1000 kr el personsk)	9	3	8	.
6. Övrigt (mest personliga olycksfall)	125	78	72	.
Summa A	406	395	413	.
B. Vid vagnuttagning	9	7	3	.
C. Vid växlingsrörelse (skador över 5000 kr eller personskador)				
1. Sammanstötning	23	16	15	.
2. Urspåring	5	5	3	.
3. Eld i vagn	2	—	—	.
4. Övrigt (mest personliga olycksfall)	172	245	251	.
Summa C	202	266	269	.
D. Vid småfordonsfärd (andra än under A 4, B eller C 4) (tab 4)	16	15	11	.
Summa olyckshändelser	633	683	696	758,6
E. Antal dödade personer (tab 6)				
1. Resande	15	14	16	15,0
2. Järnvägsmän	18	21	22	22,8
3. Främmande personer	105	90	84	67,4
Summa E	138	125	122	105,2
F. Antal skadade personer (tab 6)				
1. Resande	48	62	83	58,6
2. Järnvägsmän	196	233	283	320,2
3. Främmande personer	38	30	31	42,2
Summa F	282	325	397	421,0
Summa dödade och skadade personer	420	450	519	526,2

Antal olyckshändelser årligen.

Pr 1 milj tågkm



Pr 10 milj vagnaxelkm



Tab 2 a) Sammanstötningar vid tågrörelse.

	Årligen			
	1953	1952	1951	1946—50
Sammanstötning mellan				
loktåg ¹⁾ och annat loktåg ¹⁾	4	6	5	8,6
» » rälsbusståg	1	1	2	2,0
» » växlingsrörelse ²⁾ eller vagnuttagning	10	11	18	15,6
» » tågfordon ej tillkopplat dragfordon	—	2	1	2,4
» » stoppbock eller annat fast föremål	—	3	1	1,0
rälsbusståg och annat rälsbusståg	—	3	1	1,0
» » växlingsrörelse ²⁾ el vagnuttagning	4	6	—	2,4
» » tågfordon ej tillkopplat	—	—	—	—
» » dragfordon	—	—	—	—
» » stoppbock eller annat fast föremål	1	2	—	0,4
motordressin, som går som tåg, och annat tåg, tågfordon eller fast föremål	—	—	—	0,2
Summa	20	31	27	32,6
Härav med rälsbusståg, antal	6	12	3	5,8
» » » , %	30	38,7	11,1	17,8
Tågkm för rälsbusståg i % av tågkm för samtliga tåg	21,6	20,2	19,6	15,9
Antal sammanstötningar				
på station	17	28	20	26,2
på linjen	3	3	7	6,4

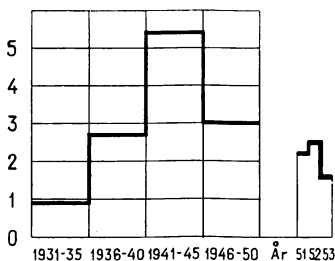
¹⁾ Loktåg = andra tåg än rälsbusståg.

²⁾ Även sammanstötningar med tågfordon, som ingå i tågsätt, med vilket växling äger rum.

Antal sammanstötningar årligen.

Pr 10 milj tågkm

Antal

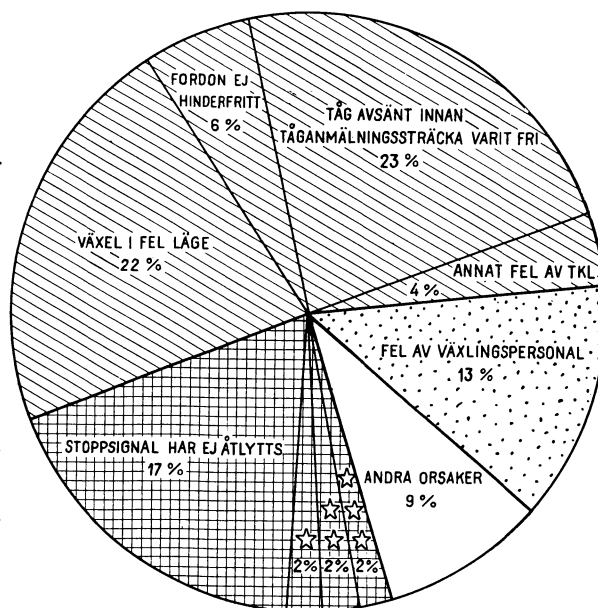
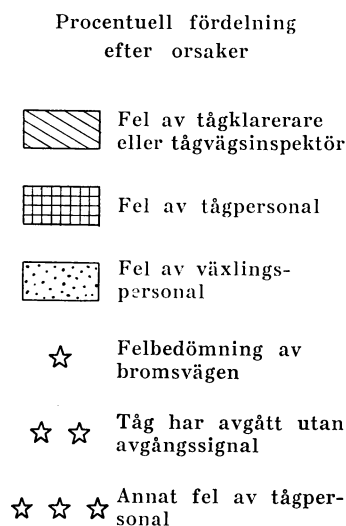


Tab 2 b) Orsaker till sammanstötningar vid tågrörelse och tillbud därtill.

	Sammanstötningar				Sammanstötningar och tillbud därtill			
	årligen				årligen			
	1953	1952	1951	1946 —50	1953	1952	1951	1946 —50
A. Fel av tågvägsinspektör								
Växel i tågväg i fel läge	4	6	7	7,4	12	13	17	10,6
Fordon i eller ej hinderfritt för tågväg	1	5	3	5,6	2	5	5	8,2
Bristande förstängning, fellagd skyddsväxel (spårspärr); fordon rullat in i tågväg eller ut på linjen	1	—	2	—	1	1	4	0,2
Växling i tågvägen	1	1	1	0,2	1	1	2	0,4
Summa A	7	12	13	13,2	16	20	28	19,4
B. Fel av tågklarerare vid tågexpediering								
Felaktig tåganmälan	1	—	1	0,6	5	4	7	7,2
Tåg avsänt innan mötande tåg inkommit	1	—	1	0,4	7	—	2	3,6
För tidig tågvägsutlösning eller för tidigt återställd infartssignal till stopp	—	1	—	0,4	—	1	1	0,8
Växel eljest omlagd framför tåg eller under tågs gång över växeln	—	—	—	0,2	1	—	—	0,2
Infartssignal ej återställd till stopp ..	—	1	1	1,0	—	1	1	1,4
Felaktig eller utebliven ordergivning ..	—	—	—	0,2	—	3	2	1,0
Felaktig eller utebliven stoppsignalering eller hinderanmälan	—	—	—	0,6	—	—	—	1,8
Övrigt	—	—	1	0,4	—	—	1	1,4
Summa B	2	2	4	3,8	13	9	14	17,4
C. Fel av tågpersonal vid tågs framförande								
Bristande uppmärksamhet, så att tåg passerat stoppsignal	4	3	1	1,2	9	4	2	3,8
Felaktigt handhavande av bromsen, felbedömning av bromsvägen	1	6	3	4,2	1	8	5	4,6
Tåg avgått utan avgångssignal	—	—	1	0,8	1	1	3	2,6
Felaktig eller utebliven stoppsignalering för tåg, som stannat på linjen ..	—	—	—	0,6	1	—	1	0,6
Fel vid tågs intagande på obehövad mötesplats (såo § 100) eller tågplats (sär)	—	—	—	0,2	—	—	—	0,2
Tåg avgått från obehövad dpl utan att framförliggande linje varit fri för tåget (såo § 100 el sär)	—	—	—	0,4	—	—	—	0,4
Summa C	5	9	5	7,4	12	13	11	12,2
D. Fel av växlingsledare, signalgivare eller tillsyningsman vid vagnuttagning								
Växlingsrörelse igångsatt i strid mot såo (sär) § 56	2	3	—	3,8	6	3	—	4,8
Signal har givits utan att kontrollera fasta signaler	—	1	3	0,6	—	1	3	0,6
Fel vid skjutsningsrörelse	—	—	—	0,4	—	—	—	0,4
Bristande förstängning; fordon kommit i rörelse	—	—	1	1,4	1	1	2	2,2
Övrigt	—	—	—	0,6	—	—	—	0,8
Summa D	2	4	4	6,8	7	5	5	8,8

	Sammanstötningar				Sammanstötningar och tillbud därtill			
	årligen				årligen			
	1953	1952	1951	1946—50	1953	1952	1951	1946—50
E. Andra orsaker								
Fel på bromsarna el vid bromsprovning	2	1	—	0,6	3	2	2	1,2
Fel på säkerhetsanläggning	—	—	—	0,2	—	—	—	0,8
Fel på rullande materiel	—	—	1	—	—	—	1	0,6
Självakoppling; ofrivillig avstängning av bromsledning	1	—	—	0,6	1	—	—	0,6
Främmande föremål i spår påkört	1	3	.	.	1	3	.	.
Summa E	4	4	1	1,4	5	5	3	3,2
Summa summarum	20	31	27	32,6	53	52	61	61,0

Sammanstötningar vid tågrörelse och tillbud därtill år 1953.



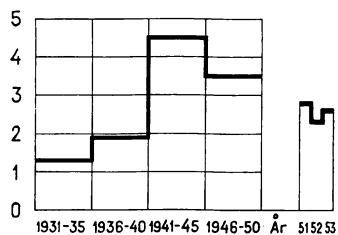
Tab 3. Urspåringar vid tågrörelse och orsaker därtill.

Orsak	Årligen			
	1953	1952	1951	1946—50
<i>A. Fel på rullande materiel</i>				
Axelbrott på grund av varmgång	3	9	20	13,2
» » » » gamla bräckor	1	3	8	7,4
» » » » obekant orsak	7	2	—	10,0
Hjulringsbrott, lös hjulring	5	9	3	2,4
Bärfjäderbrott, lös bärfjäder, brusten fjäderlänk	6	6	6	5,0
Annat fel	6	5	10	11,4
Summa A	28	34	47	49,4
<i>B. Fel på banan</i>				
Rälsbrott	2	—	—	1,0
Annat fel	14	5	5	4,8
Summa B	16	5	5	5,8
<i>C. Andra orsaker</i>				
Fellagd växel eller spårspärr	12	10	7	10,2
Växel omlagd under fordon i rörelse	3	4	3	4,0
Vid gång genom tidigare uppkörd växel; växeltunga har ej slutit	1	2	1	2,8
Bromssko eller annat främmande föremål påkört	5	5	8	2,4
Lastförskjutning; från tåget nedfallet föremål	11	4	7	5,4
Tåget framfört med för hög hastighet	—	1	1	0,6
Obekant eller annan orsak	15	16	22	27,2
Summa C	47	42	49	52,6
Summa urspåringar	91	81	101	107,8
Dessutom i samband med kollision vid vägkorsning	5	5	3	2,0
Av samtliga ovanstående fall har urspåring skett i rälsbusståg, antal	27	21	13	13,0
%	29,7	25,9	12,9	12,1
Tågkm i rälsbusståg i % av tågkm för samtliga tåg	21,6	20,2	19,6	15,9

Antal urspårningar vid tåg- och växlingsrörelser årligen.

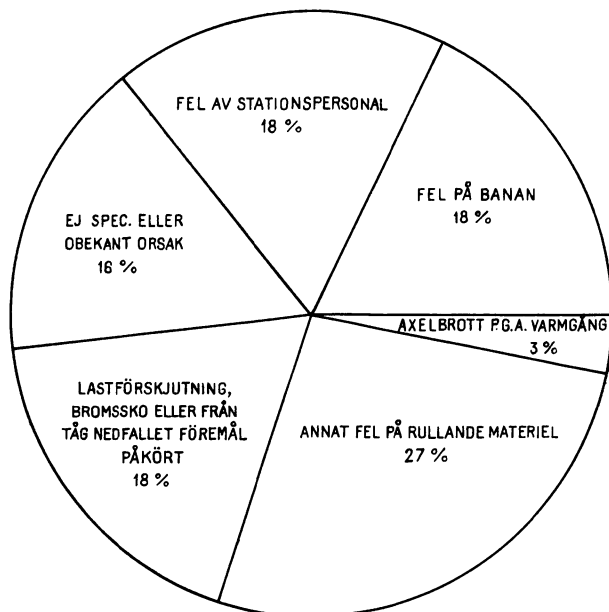
Pr 100 milj vagnaxelkm

Antal



Urspåringar vid tågrörelse år 1953.

Procentuell fördelning efter orsaker.



Tab 4. Oyckshändelser vid färd med småfordon samt orsaker.

	Årligen			
	1953	1952	1951	1946—50
Kollision mellan tåg, vagnuttagning eller växlingsrörelse samt småfordon, som framförts såsom				
A-fordon	1	1	1	1,2
B-fordon	17	10	26	12,0
C-fordon	12	15	14	10,6
Kollision mellan två småfordon	5	1	2	—
Kollision mellan småfordon och landsvägsfordon	8	5	4	0,2
Urspåring	3	10	5	.
Summa	46	42	52	24,0
Antal järnvägsmän, som dödats	7	6	4	4,2
» » » allvarligt skadats ..	8	7	14	3,4
<i>Orsak till kollision med tågfordon eller annat småfordon.</i>				
<i>A. Småfordonsförarens fel</i>				
Förfrågan ej gjord om extratåg o d	2	1	4	1,8
» » » om tågförseining m m	—	—	5	1,0
Lokalgodstågs avgång 15 min före tdt-tiden har ej beaktats	—	—	—	0,2
Tågläget i andra fall ej beaktat	13	10	13	11,2
Småfordon kvarlämnat på spår	7	7	4	4,6
Småfordon framfört på station utan tillstånd	—	1	1	—
Övrigt	—	—	3	1,2
Summa A	22	19	30	20,0
<i>B. Tågklarerarens fel</i>				
Felaktiga eller otillräckliga upplysningar ...	7	2	6	2,0
Felaktiga eller ej införda anteckningar i under rättelsebok	—	1	—	—
Begärt kvarhållande av tåg har ej iakttagits ..	—	1	—	—
Lokps ej ordergiven	1	—	2	—
Stoppssignalering ej anordnad	—	—	—	0,2
Övrigt	—	—	—	0,2
Summa B	8	4	8	2,4
<i>C. Tågpersonals fel</i>				
Försiktighetsåtgärder ej vidtagna vid backning	—	2	1	—
Extratåg ej framfört tillräckligt försiktigt ..	1	1	1	0,6
Tåg har ej stannat i tid eller på avsedd plats	—	1	1	—
Summa C	1	4	3	0,6
<i>D. Annat fel</i>				
Utväxlade meddelanden missuppfattade	4	—	2	0,4
Tåg har backat (även reglementsensligt)	—	—	—	0,4
Summa D	4	—	2	0,8
Summa summarum	35	27	43	23,8

Tab 5 a) Olyckshändelser vid vägkorsningar år 1953.

Be- fintliga kors- ningar vid 1953 års ingång	Skyddsanordningarnas beskaffenhet	Kollisioner mellan rälsgående fordon och				Summa kollisioner	Bom (grind) ejst påkörd	Antal olycks- händelser		Vid kollisioner	
		väg- bussar	övriga motor- fordon	häst- skjut- sar	fohjängare, moped, cykel, snarkstötning			vid dags- ljus	i mör- ker	dödade	all- varlig: ska- dade
	A. Vägkorsningar vid huvudspår <i>Allmänna och allmänt befarna vägar</i>										
2508 ¹⁾	Bevakade bommar (grindar)	—	17	1	7	25	354	190	189	4	3
154	Automatiska anläggningar med enbart ringklockor	—	2	—	3	5	—	5	—	4	1
55	Enbart ljussignaler	—	2	—	—	2	—	2	—	1	—
808	Både ringklockor och ljussignaler	—	34	—	4	38	—	30	8	24	7
215 ²⁾	Kryssmärken, fri sikt	—	12	—	1	13	—	11	2	7	2
22 ³⁾	Kryssmärken, fri sikt saknas	—	2	—	—	2	—	2	—	—	—
3762	Summa	—	69	1	15	85	354	240	199	40	13
	<i>Vägar, som icke äro allmänna eller allmänt befarna</i>										
106	Bevakade bommar (grindar)	—	—	—	—	—	1	1	—	—	—
42	Automatiska anläggningar med enbart ringklockor	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
3	Enbart ljussignaler	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
57	Både ringklockor och ljussignaler	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
49	Kryssmärken, fri sikt	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1141	Kryssmärken, fri sikt saknas	—	13	—	1	14	—	10	4	5	4
32580	Saknas	1	33	8	4	46	—	37	9	10	8
33978	Summa	1	46	8	5	60	1	48	13	15	12
	B. Vägkorsningar vid hamn-, industri- och grusgropsspår <i>Allmänna eller allmänt befarna vägar</i>										
113	Bevakade bommar (grindar)	—	—	—	—	—	3	—	3	—	—
3	Automatiska anläggningar med enbart ljussignaler	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
4	Både ringklockor och ljussignaler	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
21	Kryssmärken, fri sikt	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
534	Kryssmärken, fri sikt saknas	—	1	—	—	1	—	1	—	—	—
186	Saknas	—	5	—	1	6	—	5	1	1	—
861	Summa	—	6	—	1	7	3	6	4	1	—
38601	Summa summarum	1	121	9	21	152	358	294	216	56 ⁴⁾	25 ⁴⁾

1) vid 5 anläggningar fällas och höjas bommarna automatiskt.

2) vid 1 korsning är största tåghastigheten 45 km/tim och vid 2 är den 20 km/tim.
1 korsning bevakas vid tågrörelse.

3) vid 18 korsningar stanna tågen, innan vägen passeras, och 4 korsningar bevakas vid tågrörelse.

4) Dessutom ha 5 personer dödats och 13 allvarligt skadats vid påkörning av bom (grind).

Tab 5 b) Kollisionerna vid vägkorsningar år 1953 fördelade på olika slags skyddsanordningar och olika vägfordon.

Vägfordon och fotgängare	Bevakade grindar	Bommar	Enbart ringlockor	Enbart ljussignaler	Både ringlockor och ljussignaler	Kryssmärken	Saknas	Summa kollisioner	Antal personer som därvid	
									dödade	allvarligt skadats
Personbil	1	11	1	1	18	17	14	63	29	13
Omnibus	—	—	—	—	—	—	1	1	—	—
Tyngre motorcykel	—	2	—	—	6	—	3	11	3	4
Lättviktsmotorcykel	—	—	—	1	1	2	1	5	4	—
Lastbil	—	3	1	—	6	9	12	31	4	6
Motorredskap	—	—	—	—	3	—	8	11	—	—
Moped	—	1	—	—	—	2	1	4	2	—
Spårvagn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Hästskjuts	—	1	—	—	—	—	8	9	1	1
Sparkstötting	—	—	—	—	—	—	1	1	2	—
Cykel	—	3	—	—	2	—	2	7	3	—
Fotgängare	—	3	3	—	2	—	1	9	8	1
Summa kollisioner	1	24	5	2	38	30	52	152	—	—
Därvid:										
antal dödade	—	4	4	1	24	12	11	—	56	—
antal allvarligt skadade	—	3	1	—	7	6	8	—	—	25

Tab 5 c) Orsaker till olyckshändelser vid vägkorsningar år 1953.

	Antal
Vägtrafiken har ej varit vederbörligen avspärrad	6
Fordon på järnvägen ha förts över korsningen utan att föreskrivna försiktighetsåtgärder vidtagits vid:	
tågrörelse	—
vagnuttagning	—
växlingsrörelse	4
småfordonsfärd	6
Felaktighet på säkerhetsanläggningen	1
Summa	17
Kollisionen har ej förorsakats av järnvägspersonals försummelse eller av felaktighet på säkerhetsanläggningen	135
Summa summarum	152
Då kollisionen inträffat, uppgives väglaget ha varit halt	7
Fälld bom (grind) påkörd	358
Väglaget har därvid uppgivits vara halt	40

Tab 5 d) Olyckshändelser vid vägkorsningar åren 1941—1953.

År	Antal kollisioner vid korsning								Summa kollisioner	Bom (grind) påkörd (ej kollision med rälsgående fordon)	Vid kollisioner	
	med bevakade bommar (grindar)		med ljus- och/eller ljudsignaler		med kryssmärken		utan skyddsanordning				dödade	allvarligt skadade
	mellan rälsgående fordon och											
	motorfordon	andra	motorfordon	andra	motorfordon	andra	motorfordon	andra				
1941	.	.	.	.	.	.	.	.	75	232	22	.
1942	.	.	.	.	.	.	.	.	91	216	23	.
1943	.	.	.	.	.	.	.	.	114	214	26	.
1944	.	.	.	.	.	.	.	.	107	173	23	.
1945	.	.	.	.	.	.	.	.	104	246	28	.
1946	.	.	.	.	.	.	.	.	132	342	47	.
1947	.	.	.	.	.	.	.	.	161	307	46	.
1948	.	.	.	.	.	.	.	.	149	333	48	.
1949	.	.	.	.	.	.	.	.	176	348	40	.
1950	10	6	24	8	27	4	54	19	152	407	48	35
1951	17	8	30	7	40	5	49	25	181	389	56	25
1952	13	7	26	7	51	5	62	25	196	415	63	22
1953	17	8	38	7	28	2	39	13	152	358	56 ¹⁾	25 ¹⁾

¹⁾ Dessutom ha 5 personer dödats och 13 allvarligt skadats vid påkörning av bom eller grind.

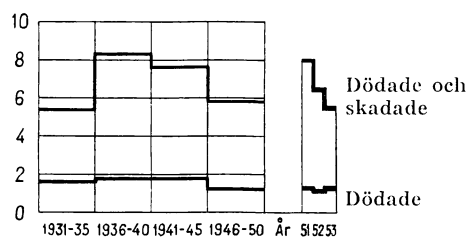
Tab 6. Dödade och skadade personer i samband med rälsgående fordon i rörelse.

	Antal dödade årligen				Antal allv skadade årligen		
	1953	1952	1951	1946 —50	1953	1952	1951
A. Resande							
Tågmissöde (sammanstötning, urspåring o d)	—	3	11	2,6	13	41	71
På- eller avstigning av tåg i rörelse på driftplats	4	1	1	3,8	15	10	5
Konstaterat hopp från tåg i rörelse ..	5	3	—	5,6	7	2	3
Fall (eller hopp) från tåg i rörelse ..	—	6	3		3	3	1
Nedfallande föremål i eller från fordon i rörelse	—	—	—	—	2	—	—
Påkörd av tåg	6	1	1	0,4	2	4	3
Annan orsak	—	—	—	2,6	6	2	—
Summa A	15	14	16	15,0	48	62	83
B. Järnvägsmän							
Tåg- eller växlingsmissöde (sammanstötning, urspåring o d)	2	1	4	2,6	15	9	20
Småfordonsfärd	7	6	4	4,2	8	7	14
Påkörd under växlingstjänst	2	4	1	2,2	11	11	15
» » snöskottning	1	2	3	1,2	—	1	2
» i andra fall	1	3	6	5,2	8	6	6
På- eller avstigning av fordon i rörelse under växlingstjänst	—	—	1	0,4	85	80	73
På- eller avstigning av fordon i rörelse i andra fall	—	—	1	0,6	6	4	6
Fordon har utsatts för stöt, ryck eller häftig uppbromsning	1	—	—	—	25	27	42
Fall från fordon i rörelse	—	—	—	0,2	—	3	9
Av- eller tillkoppling av fordon	2	2	2	3,8	29	51	57
Stöt eller klämning mot fast föremål intill spår	—	2	—	1,4	7	11	11
Annan orsak	2	1	—	1,0	2	23	28
Summa B	18	21	22	22,8	196	233	283
C. Främmande personer							
Kollision eller påkörning vid vägkorsning	56	63	56	45,8	25	22	25
Påkörning i andra fall	49	25	27	21,4	11	7	5
Annan orsak	—	2	1	0,2	2	1	1
Summa C	105	90	84	67,4	38	30	31
Summa summarum	138	125	122	105,2	282	325	397

Antal dödade och skadade resande årligen i samband med rälsgående fordon i rörelse.

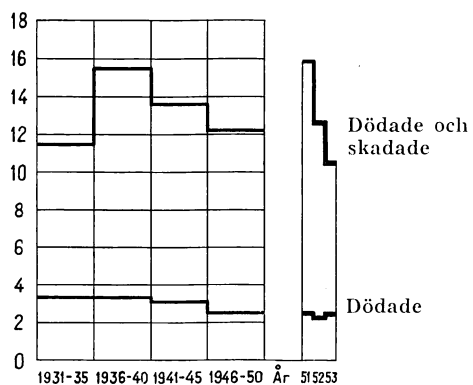
Pr 10 milj resande

Antal



Pr 1 miljard personkm

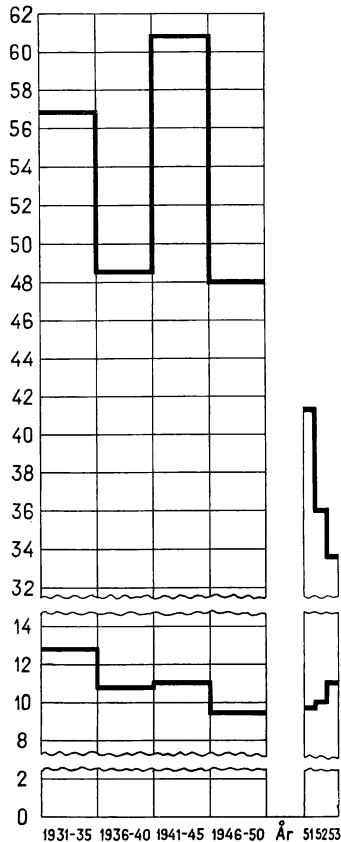
Antal



Antal dödade och skadade personer årligen i samband med rälsgående fordon i rörelse.

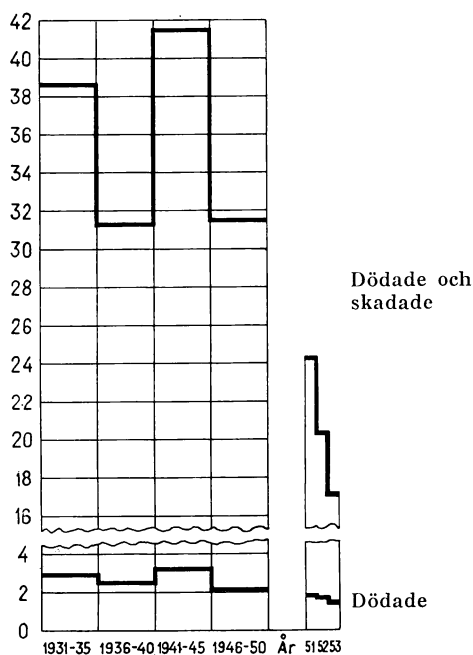
Samtliga
pr 10 milj tågkm

Antal



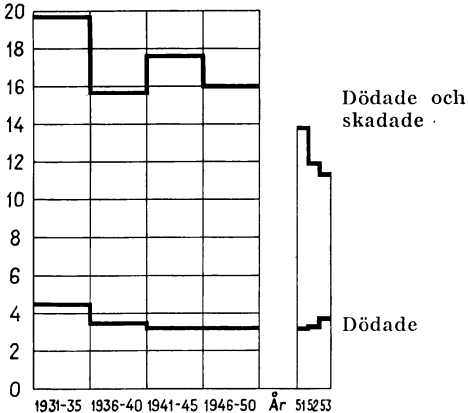
Järnvägsmän
pr 10 milj tågkm

Antal



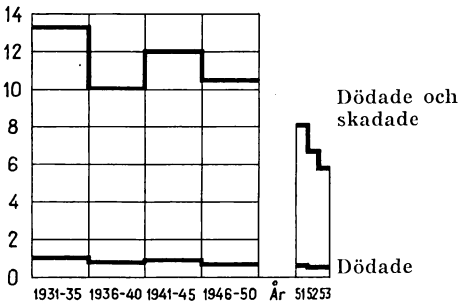
Samtliga
pr 100 milj vagnaxelkm

Antal



Järnvägsmän
pr 100 milj vagnaxelkm

Antal



Tab 7. Olyckshändelser genom inverkan av elektrisk ström.

	Årligen			
	1953	1952	1951	1946—50
A. Antal dödade personer				
Resande	—	—	—	0,2
Järnvägsmän	2	5	1	3,8
Främmande personer	2	2	4	2,8
Summa dödade	4	7	5	6,8
B. Antal skadade personer				
Resande	—	—	—	0,4
Järnvägsmän	16	18	19	15,2
Främmande personer	8	6	4	2,8
Summa skadade	24	24	23	18,4
Summa dödade och skadade	28	31	28	25,2
C. Elektrifierad banlängd, km	6087	5971	5971	5349,8
D. Orsaker				
Vid lastning eller lossning av gods	3	6	4	2,0
Vid arbeten på kontaktledningar, stolpar, bryggor o d	6	4	5	5,0
Vid tjänstgöring på lok	5	6	9	4,6
Ström från kontaktledningar vid andra tillfällen	7	5	4	5,2
Ström från tågvarmepost, tågvarme- eller belysningsledningar i vagn	3	2	3	2,2
Arbete i driftcentral	1	2	—	1,6
Inverkan av ström om högst 500 volt ..	3	1	1	2,6
Reparations- eller avsyningsarbeten på el-lok (ej lokps)	—	5	2	2,0
Summa	28	31	28	25,2

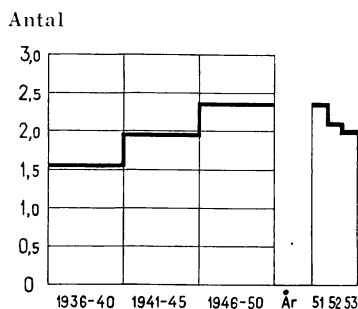
Tab. 8. Olycksfall i arbete med mer än tre dagars varaktighet.*)

Olycksfall i	Årligen		
	1953	1952	1951
Magasinstjänst	1992	2090	2497
Bantjänst (inkl transporter)	1763	1675	1809
Växlingstjänst	1324	1534	1727
Verkstads- och lokstallstjänst	914	1044	1071
Tågtjänst	512	537	743
Vagntjänst	388	379	273
Stationstjänst (utom magasins- och växlingstjänst) ..	249	269	254
Städnings- och renhållningstjänst	199	220	317
Övrigt	90	167	138
Summa	7431	7915	8829

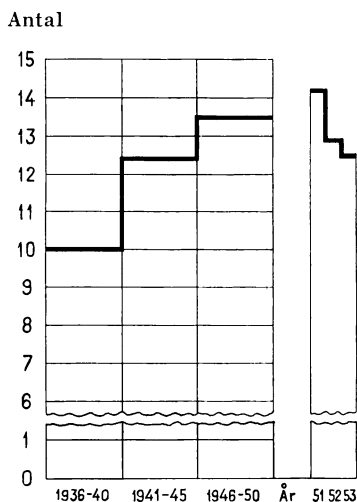
*) avser antalet under 1953 till yrkesinspektionen för landtrafiken anmälda andra olycksfall än elektriska som drabbat personalen i järnvägsdrift exkl förråds- och huvud-verkstadspersonal samt tryckeriarbetare.

Antal olycksfall i arbete årligen.

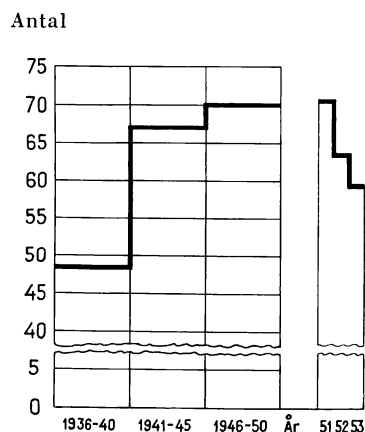
Pr 1 milj vagnaxelkm



Pr 100 tjänstehavare



Pr 1 milj tågkm



Tab 9. Utgifter till följd av olyckshändelser i tåg- och växlingstjänst.

	Budgetåren				
	1952/53	1951/52	1950/51	1949/50	1948/49
	tusental kronor				
Skadeersättningar, livräntor till annan än SJ personal ¹⁾ , återställande av egendom, för vilken avsättning till värdeminskningskonto ej sker, m m (konto 1278)	2368	2253	1792	1264	1335
Återställande av egendom, för vilken avsättning till värdeminskningskonto sker (exkl ej avslutade arbeten):					
Bana och byggnader	140 ²⁾	150	205	141	186
Rullande materiel	1580 ²⁾	1624	660	873	928
Investeringsinventarier	—	—	9	20	28
Värdet av förstörd rullande materiel, som ej kunnat repareras	313	382	561	305	217
Utgifter för underhåll av ambulans- och redskapsvagnar (konto 7853)	88	97	76	68	70
Summa	4489	4506	3303	2671	2765

Tab 10. Investering för säkerhetsanläggningar
(exkl ej avslutade arbeten).

	Budgetåren				
	1952/53	1951/52	1950/51	1949/50	1948/49
	tusental kronor				
Säkerhetsanläggningar (konto 4 och 5)	4490 ²⁾	3254	4876	4243	2344
Säkerhetsanläggningar, som debiteras elektrifieringsanslaget (konto 2)	470 ²⁾	55	37	474	583
Vägskyddsanläggningar (utom statsbidrag) ..	1758 ²⁾	878	659	890	187
Statsbidrag till vägskyddsanläggningar	541	395	252	111	136
Summa	7259	4582	5824	5718	3250

¹⁾ Understöd och livräntor samt invalidpensioner till SJ personal, som föranledas av olyckshändelser i tåg- och växlingstjänst, kunna ej särskiljas ur bokföringen (kontona 1222 resp 1228), men torde uppgå till 2 å 3 mkr per år.

²⁾ Preliminära kostnader.

Tab 11. Olyckshändelserna år 1953 fördelade på olika bandelar.

Trafiksektion	Bandelar () = på stationen inträffad olyckshändelse har medtagits på annan bandel	Samtliga olyckshändelser	Samman- stötningar	Urspå- ringar	Sammanstötningar och urspårningar i växlingstjänst	Kollisioner vid vägforsningar	Antal väg- korsningar	
							med skydds- anordningar	utan skydds- anordningar
			vid tågrörelse				8	9
1	2	3	4	5	6	7	8	9
1	(Krylbo)—Sl—Hy—U—(Ulriks- dal)	19	—	1	—	7	87	238
	(Uppsala)—(Enköping)	—	—	—	—	—	18	94
	(Ludvika)—Fgc—Åbg—Rm—Tb Ep—(Spånga)	6	—	1	—	—	77	399
	(Tillberga)—Kbä—Köping	5	—	—	—	1	44	67
	(Sala)—(Tillberga), (Heby)— (Enköping), (Ramnäs)—(Kol- bäck)	2	1	—	1	—	32	229
	Kärrgruvan—Nbg—(Snt)—(Ång- elsberg), (Norberg)—Klackberg (Köping)—(Krn)—Riddarhyttan (1,093 m)	1	—	—	—	1	12	72
	3 Krylbo—Snt—(Fgc)—Krn—Öb— H—Mot—Fgl—Skn—(Mjölby) ..	—	—	—	—	—	35	74
	4 (Örebro)—(Svartå)	35	—	3	4	1	109	426
	(Älvsjö)—Ses—Jn—Skv—K—På —(Hallsberg)	1	—	—	—	—	30	94
	(Södertälje S)—Lg—Åks—Såb— Et—Nybybruk, (Ses)—Se, (Lg) —Mfd, (Åks)—Sgs, (Såb)— (Skv)	16	—	—	—	1	69	179
24	Ulriksdal—Cst—Älvsjö, (Cst)— —Spå—Häv	3	—	—	—	1	78	234
37	Lärbro—Rak—Burgsvik, Slite— (Rak)—Habblingbo (0,891 m) ..	31	—	1	4	1	57	95
	I distr normalspår	—	—	—	—	—	85	339
	smalspår (1,093 m)	119	1	6	9	13	613	2127
	smalspår (0,891 m)	—	—	—	—	—	35	74
	Summa I distr	—	—	—	—	—	85	339
		119	1	6	9	13	733	2540
5	(Gårdsjö)—Tvd—Mst—Fhm—Sa —(Vaa)—No—Göteborg Vg, (Tvd)—(Gsp) (0,891 m)	4	1	—	—	1	89	846
	(Mariestad)—(Moholm) (0,891 m) (Forshem)—Kll—(Lidköping), (Kll)—Kkl (0,891 m)	—	—	—	—	—	11	25
	Lidköping—(Håkantorps)	1	1	—	—	—	23	59
	(Nossebro)—(Trollhättan) (0,891 m)	—	—	—	—	—	20	68
	(Lidköping)—(Sa)—Axv—(Sköv- de), (Axv)—(Ss) (0,891 m) ..	—	—	—	—	—	11	98
	(Stenstorp)—Svb—Hjo, (Svb)— Td (0,891 m)	1	—	—	—	1	42	331
	Göteborg C—Frändtorp, Or—Gtd, Or—Lrbg, G—Am`	—	—	—	—	—	35	109
	35	—	—	1	4	3	59	20
	Transport II distr	41	2	1	4	5	290	1556

Tab 11 forts

1	2	3	4	5	6	7	8	9
	Transport	41	2	1	4	5	290	1556
6	Charlottenberg—Ar—Kil—Khn— Svå—(Laxå), (Kil)—Fry	16	—	2	—	—	63	304
	(Mora)—Va—Nhn—Hlt—(Kristi- nehamn), (Nhn)—Fhn	6	—	1	—	2	38	377
	Torsby—(Kil)	2	—	—	—	2	23	222
8	(Hallsberg)—Lå—Gdö—Mh—Sk —Ss—F—Hr—(Frändtorp)	8	—	—	—	—	98	246
	(Skövde)—Karlsborg	—	—	—	—	—	19	84
	(Falköping C)—Fks—Vf—Jö— (Nässjö)	2	—	—	—	2	54	131
	(Vartofta)—(Tidaholm)	—	—	—	—	—	17	52
9	(Göteborg Tingstad)—Uv—Mkl— Strömstad	5	—	—	—	1	91	479
	Uddevalla H—(Bäf)—Bfo— Bengtfors V (0,891 m)	—	—	—	—	—	36	221
	(Munkedal)—Lysekil	1	—	—	—	1	20	138
	(Almedal)—(Borås)	4	—	1	—	2	30	173
	(Almedal)—Vb—Fab—Söndrum . .	5	—	1	—	2	109	475
33	(Lärje rbg)—Alh—Thn—Öx—Ml —Al—(Kil)—Dgö—Herrhult, (Dgö)—Fdv	15	1	4	—	5	91	747
	(Alvhem)—Lilla Edet	1	—	—	—	—	6	67
	(Uddevalla)—(Öx)—Håp—Vaa —(Herrljunga)	4	—	2	—	—	49	157
	(Mellerud)—Bäf—Kornsjö	2	—	—	—	1	17	109
	(Mellerud)—(Bfo)—Åj—Btd— (Arvika), (Beted)—Skillings- fors, (Åmål)—(Årjäng)	4	1	2	—	—	77	929
	II distr normalspår	110	2	14	4	21	881	4778
	smalspår (0,891 m)	6	2	—	—	2	247	1689
	Summa II distr	116	4	14	4	23	1128	6467
10	Hässleholm—E—Ö—Lu—Al— Malmö C	21	—	—	1	2	40	119
	(Malmö C)—Ldv—Trelleborg F, (M)—Sör	3	—	—	—	2	39	52
	Teckomatorp—Kg—(Arlöv)	4	—	—	—	2	26	39
	(Raus)—Bib—(Tp)—(Eslöv), (Bib)—(Landskrona)	—	—	—	—	—	46	33
	(Lund)—(Kg)—Landskrona	2	—	—	—	—	25	74
11	(Mjölby)—N—Sä—Av—Vs—Åh —Hv—(Hässleholm)	32	1	1	2	3	82	274
	(Nässjö)—Ek—Hf—Måa—Bg— Oskarshamn	7	—	—	—	—	45	247
	(Eksjö)—Österbymo (0,891 m) (Halmstad C)—Vig—Å—Åp—Bm —(Teckomatorp)	—	—	—	—	—	10	78
	(Veinge)—Mrd—(Hässleholm) . .	9	—	—	2	4	70	283
	(Ängelholm)—Ka—(Hälsing- borg F), (Ram)—Raus	3	—	—	—	2	23	210
12	(Hässleholm)—Kl—Käb—(Åp) —Ram—Hälsingborg C	2	—	—	—	2	23	68
	(Åstorp)—(Ka)—Mölle	3	—	1	—	—	57	151
		1	—	—	—	—	29	97
	Transport III distr	87	1	2	5	17	515	1725

Tab 11 forts

1	2	3	4	5	6	7	8	9
	Transport	87	1	2	5	17	515	1725
12	(Kärreberga)—(Mrd)—L—(Värnamo)	4	—	—	—	2	50	300
	(Klippan)—(Eslöv)	—	—	—	—	—	22	77
	(Billesholm)—(Landskrona)	—	—	—	—	—	23	125
28	(Lund C)—Saf—Sea—(Trelleborg)	—	—	—	—	—	31	91
	Barsebäckshamn—(Kg)—(Ö)—Höa—Sjöbo	—	—	—	—	—	36	160
	(Södervärn)—(Sea)—Böe—Rdg—Ystad	1	—	—	—	—	65	91
	(Böringe)—Klp—Smygehamn ..	1	—	—	—	1	19	47
	(Ystad)—Köp—Tli—Bjg—(Eslöv)	—	—	—	—	—	53	98
	(Ystad)—(Köp)—(Gä)—Soo—(Brösarp), (Soo)—(Tli)	—	—	—	—	—	37	144
	(Lundavägen)—(Saf)—Dby—Sjo—(Tli)—Gä—Simrishamn, (Dby)—(Bjg)	6	—	1	—	2	76	306
	(Södervärn)—Vel—(Trg)—(Klp)—(Rydsgård), (Vel)—Fo	1	—	—	—	1	91	201
30	(Älmhult)—(Sölvesborg)	—	—	—	—	—	30	193
	(Hässleholm)—Kap—Cr—Åhus, (Åh)—(Cr)	3	—	1	—	—	63	400
	(Eslöv)—Lbo—(Kristianstad), (Lbo)—Böp, (Hv)—(Kap)	3	—	1	—	1	90	239
	III distr normalspår	106	1	5	5	24	1191	4119
	smalspår (0,891 m)	—	—	—	—	—	10	78
	Summa III distr	106	1	5	5	24	1201	4197
13	(Östersund)—Storlien	—	—	—	—	—	44	295
	Östersund—Bf—(Bräcke)	3	—	1	—	—	10	174
	(Östersund)—Js—Uf—(Hoting), (Js)—Hdl, (Uf)—Ssd	4	—	1	—	3	24	351
	(Brunflo)—S—Ors—(Mora)	1	—	1	—	—	44	652
	(Sveg)—Hede	1	—	—	—	1	18	83
14	Ånge—Bä—Långsele	20	—	1	1	3	17	286
	(Långsele)—Sundsvall	11	—	—	—	6	93	565
	(Ånge)—(Sundsvall)	3	—	1	—	1	42	405
	(Sundsvall)—Håg—(Hudiksvall) ..	3	—	—	—	3	24	320
	(Harmånger)—Bergsjö (0,891 m) ..	—	—	—	—	—	4	91
15	(Ånge)—Ls—Bn—Kls—Ob—Sv—(Krylbo)	14	1	3	—	6	104	606
	(Ljusdal)—(Hudiksvall)	3	—	—	—	2	23	97
	(Bollnäs)—Grn—(Orsa), (Grn)—Dlf	3	1	1	—	1	41	352
	(Kilafors)—(Söderhamn)	2	—	1	—	1	16	100
34	(Falun)—Rv—Mra—Älvdalen ...	1	—	—	—	1	47	321
	Falun—Blg—Rmh—La—(Herrhult)	8	—	1	1	3	48	257
	(Rättvik)—Rbä—(Blg)—(Krylbo)	6	1	2	—	1	60	386
	(Falun)—(Rbä)—(Björbo)	—	—	—	—	—	19	192
	(Ludvika)—Böo—(Va)—Särna ..	3	—	—	—	1	47	822
	Transport IV distr	86	3	13	2	33	725	6355

Tab 11 forts

1	2	3	4	5	6	7	8	9
	Transport	86	3	13	2	33	725	6355
35	(Gävle)—Shm—Hudiksvall	8	1	4	—	1	36	360
	(Gävle)—Os—Öh—(Uppsala), (Os)—Sfs, (Öh)—Dma	3	1	—	—	1	50	212
	(Hagström)—(Sala)	1	—	—	—	1	32	266
	Gävle—Hg—(Sv)—(Falun)	4	1	—	1	—	49	170
	(Gävle)—(Ockelbo)	2	—	—	—	1	6	75
	IV distr normalspår	104	6	17	3	37	894	7347
	smalspår (0,891 m)	—	—	—	—	—	4	91
	Summa IV distr	104	6	17	3	37	898	7438
19	Vassijaure gr—Gv—(Bdn)—Gst —Luleå, (Gv)—Mbg, (Gv)— Kos, (Gst)—Svartön	24	2	7	—	—	46	222
20	Haparanda gr—Kri—(Boden C).. (Karungi)—Övertorneå	2	—	1	—	1	30	409
	(Karungi)—Övertorneå	—	—	—	—	—	4	217
	BodenC—Äy—Jrn—(Bastuträsk).. (Älvsbyn)—Piteå	3	—	—	1	—	42	193
	(Gällivare)—Arvidsjaur	1	—	—	—	1	17	163
	(Arvidsjaur)—(Storuman)	2	—	—	1	—	26	257
	(Jörn)—(Arvidsjaur)	—	—	—	—	—	24	311
	Bastuträsk—Hls—Vns—Msl— Fsm—(Långsele)	—	—	—	—	—	9	159
21	(Bastuträsk)—Sld—Rönnskär, (Sld)—Bol	17	1	4	—	3	40	708
	(Hällnäs)—Storuman	6	—	1	—	3	46	129
	(Vännäs)—Holmsund	3	—	—	1	2	14	380
	(Mellansel)—Örnsköldsvik	—	—	—	—	—	33	129
	(Storuman)—Hoting	1	—	—	—	1	11	195
	(Hoting)—(Forsmo)	3	—	—	—	2	20	214
	Summa V distr	2	—	—	—	2	17	289
	Summa V distr	64	3	13	3	15	379	3975
25	Borås—Gh—Hil—Lme—Het—(V) —(Alvesta), (Hil)—(Axf) (Falkenberg)—(Ul)—Axf—(Lim- mared) (0,891 m)	4	—	2	1	—	61	329
	(Varberg)—(Bs)—(Herrljunga).. (Gånghester)—(Uh)—(Jönkö- ping)	1	—	—	—	1	42	304
	(Nässjö)—Vta—Åa—Säj—(Nyb) —(Kalmar C)	1	—	—	—	—	66	327
26	Nybro—(Emmaboda)	1	—	1	—	—	23	221
	(Alvesta)—Vö—Em—Gba—Ck ... (Sävsjö)—(Vta)—(Gåv)—(Må- lilla) (0,891 m)	1	—	—	—	1	81	216
27	(Växjö)—Bto—(Åa)—Gåv— (Hultsfred) (0,891 m)	—	—	—	—	—	9	134
	Kalmar C—(Kav)—Sbh—Rud— (Berga) (0,891 m)	7	—	3	—	1	69	249
	Mönsterås—(Sbh)—(Sko)—Fa- gerhult (0,891 m)	1	—	1	—	—	26	184
	(Brittatorp)—(Säj)—Sko—(Rud) —(Oskarshamn) (0,891 m) ..	1	—	1	—	—	35	337
	Transport VI distr	1	—	—	—	—	46	181
	Transport VI distr	1	—	1	—	—	19	172
	Transport VI distr	—	—	—	—	—	25	262
	Transport VI distr	19	1	9	1	3	502	2916

Tab 11 forts

1	2	3	4	5	6	7	8	9
	Transport	19	1	9	1	3	502	2916
27	Kalmar V—Lbm—(Torsås), (Lbm)—Prd (0,891 m)	—	—	—	—	—	37	164
	Böda—Ottensby (0,891 m)	2	—	1	—	1	33	518
29	(Växjö)—Kvå—Bredåkra (1,067 m)	1	—	1	—	—	26	167
	(Kristianstad)—Sög—Kh—(Bdå) —Rb—(Gba)—Ckn (1,067 m) ..	27	—	10	—	6	85	559
	(Karlskrona N)—(Gba)—Torsås, (Tå)—Bgk (1,067 m)	4	1	—	—	3	28	148
	(Halmstad Ö)—(L)—(Vs)—Nod —(Karlshamn) (1,067 m)	5	—	—	—	4	75	507
32	(Nässjö)—Vgd—U—Rft—Lrd— Kid—Tou—Halmstad C	5	1	2	—	1	101	505
	(Falköping C)—Uh—(Lme)— (Landeryd)	2	—	—	—	1	48	378
	(Jönköping H)—(Vaggeryd)	1	—	—	—	1	16	81
	(Hestra)—(Reftele), (Varberg)— Ul—Kinnared, (Torup)—Hyb ..	3	—	1	—	4	36	150
	VI distr normalspår	25	1	9	1	7	510	2590
	smalspår (1,067 m)	37	1	11	—	13	214	1381
	smalspår (0,891 m)	7	1	4	—	2	263	2122
	Summa VI distr	69	3	24	1	22	987	6093
2	(Järna)—Åby—Nr—Kms—Nh— Lp—Mjölby	23	—	2	3	3	128	214
	(Åby)—(Katrineholm)	1	—	—	—	—	6	27
	(Linköping)—Bsä—Vib—(Hults- fred), (Bsä)—(Åvg) (0,891 m)	4	—	—	—	2	57	318
	(Mjölby)—Hästhölm	1	—	—	—	—	15	77
38	(Norsholm)—Rip—Åvg—Jy— Västervik (0,891 m)	6	—	3	—	2	60	344
	(Jenny)—Spä—(Hultsfred), (Spä)—(Vib) (0,891 m)	1	—	1	—	—	33	167
	(Örebro S)—(På)—(Kms)—Norr- köping Ö, (Kms)—(Nh) (0,891 m)	9	1	2	—	6	72	271
	(Norrköping Ö)—(Kmy)—Arkö- sund, Kmy—Vvk (0,891 m) ..	5	—	2	—	3	44	268
	(Ringstorp)—(Lp)—Bng—Kle— Fnå—(Fgl)—Hn—Ödeshög, (Bng)—(Skn), (Kle)—Boe, (Fnå)—(Mot) (0,891 m)	5	1	2	—	2	94	370
	VIII distr normalspår	25	—	2	3	3	149	318
	smalspår (0,891 m) ..	30	2	10	—	15	360	1738
	Summa VIII distr	55	2	12	3	18	509	2056
	Summa hela SJ	633	20	91	28	152	5835	32766
	Härav: normalspår	553	14	66	28	120	4617	25254
	smalspår (1,093 m)	—	—	—	—	—	35	74
	smalspår (1,067 m)	37	1	11	—	13	214	1381
	smalspår (0,891 m)	43	5	14	—	19	969	6057

C. Redogörelse för olycksfall i arbete med dödlig utgång år 1953.

Datum	Plats	Befattning	Kortfattad redogörelse	Antal dödade
9. 1.	Olskrokens bangårds-område	Banarbetare	Påkörd av passerande tåg, vid gång på bangården. Vid olyckstillfället rädde mörker och stark snöyra.	1
30. 1.	Borensberg	Maskinbiträde	Kom via en strömvtagare, som för hand fördes upp mot kontaktledningen, i beröring med denna, som ej gjorts spänningslös.	1
31. 1.	Medskogs-hedens bangård	Banarbetare	Påkörd av tåg under försök att rädda dressinen. Vid olyckstillfället rädde mörker och stark snöyra.	1
10. 2.	Linjen Gammalkroppa—Nyhyttan	Banbiträde	Påkörd bakifrån av extratåg vid färd på trampdressin.	1
15. 4.	Linjen Linghem—Gistad	Banarbetare	Påkörd av tåg vid arbete på dubbelspårslinje. Missuppfattade troligen signal från tåget och sprang upp i spåret alldeles framför loket.	1
V 15. 4.	Ystad	Konduktör	Påkörd av personbil vid cykelfärd till arbetet.	1
20. 4.	Kilafors bangård	Stationskarl	Påkörd av passerande tåg i samband med växling.	1
7. 5.	Linjen Kolforsen—Ockelbo	Stationskarl	Påkörd av tåg vid färd på trampdressin till arbetet.	1
23. 5.	Tomtebodarangerbangård	Stationskarlsaspirant	Påkörd av växlingssätt i samband med koppling av vagnar.	1
15. 7.	Linjen Tvärålund—Vindeln	Banvakt	Påkörd av vagnuttagning vid färd på motortralla.	1
Transport				10

Datum	Plats	Befattning	Kortfattad redogörelse	Antal dödade
			Transport	10
✓ 21. 7.	Linjen Dalby—Kyrkhed-dinge	Banbiträde	Under uppehåll på banvallen träffad i huvudet av en utskjutande sliper på en lastad vagn i passerande tåg.	1
7. 8.	Stöde bangård	Banbiträde	Kom vid bevakningsarbete i beröring med spänningsförande kontaktledning.	1
13. 8.	Linjen Vagnhärad—Norrvrå	Banarbetare	Påkörd av tåg vid färd från arbetet på en släptralla, som var tillkopplad en motortralla.	1
15. 8.	Bräcke bangård	Banarbetare	Klämd mellan vagnsgavel och sliperslast, som försköt sig, då vagnen påkördes av lokomotor.	1
✓ 21. 8.	Linjen Mjölby—Strålsnäs	Banarbetare	Påkörd av tåg vid färd på motortralla från arbetet.	1
2. 10.	Nyköpings bangård	E o stationskarl	Klämd mellan stillastående vagns gavel och en buffert på en vagn, som skjutsats men sparat ur på grund av att utlagd bromssko kilats fast på rälen.	1
2. 10	Väggorsning Falun—Borlänge	Banarbetare	Kolliderade under motorcykelfärd från arbetet med tåg vid en väggorsning.	1
13. 10.	Linjen Häl-singenybo—Ramsjö	Banbiträde	Påkörd av tåg under färd på trampdres-sin. Tät dimma rådde vid olyckstillfället.	1
2. 12.	Borås C bangård	Maskinbiträde	Skadad av en lucka, som tillhörde en batterilåda och som med våldsamt kraft slungades ut vid en knallgasexplosion.	1
5. 12.	Tomteboda godsbangård	Stationskarlsaspirant	Klämd mellan två vagnsbuffertar i samband med bromsprovning.	1
12. 12.	Stockholm C bangård	Trafikbiträde	Påkörd av tåg i samband med växlingsarbete. Mörker och regndis rådde vid olyckstillfället.	1
Summa				21